HYVÄN VIITOITTAMISEN PERUSTEET

Rami Tuominiemi

Kuva: Joiku Rauhala.

METSÄHALLITUS

Johdanto

Metsähallitusta voidaan pitää yhtenä kansamme tienviitoittajista – ainakin kirjaimellisesti ajatellen. Metsähallituksen ylläpitämät reitit, joita on eri puolilla valtakuntaa kaikkiaan tuhansia kilometrejä, tarjoavat jokaiselle suomalaiselle mahdollisuuden elämysten kokemiseen luonnossa. Maastoreiteillä kävijöitä opastavat viittarakennelmat, joita Metsähallituksen hoidossa on yli 5 000 kpl. Viitat ja muut palvelurakenteet ovat ahkerassa käytössä, sillä Metsähallituksen alueille tehdään vuosittain liki 5 miljoonaa käyntiä.

Tunnetuimpia Metsähallituksen alueista ovat kansallispuistot, joiden reitteihin kohdistuu ymmärrettävästi erityiskiinnostus. Paitsi että kansallispuistot ovat suomalaisille itselleen tärkeitä näyteikkunoita aitoon luontoon, ne ovat myös merkittävä osa Suomi-kuvaa ulkomaalaisille. Näin ollen ei ole samantekevää, kuinka luontomme helmiä esitellään ja opastetaan kävijöille.

Oppaan tavoitteet

Viitoittamisesta ei ole toistaiseksi tehty Metsähallituksessa vastaavaa kokonaisvaltaista opasta talon työntekijöiden käyttöön kuin esimerkiksi hoidon ja käytön suunnittelusta on tarjolla. Kuitenkin yksittäisiä ja hyvinkin yksityiskohtaisia malleja mm. viittojen ulkoasuun liittyen on aiempina vuosina tehty, ja niitä on luonnollisesti hyödynnetty hartaasti. Varmasti tämä on vaikuttanut siihen, että maan eri osien viitoituskäytännöissä on nähtävissä yhdenmukaisuutta tänä päivänä. Silti on tunnustettava, että erojakin viitoittamiseen on alueiden välille syntynyt, myös tyylillisiä. Vaikka ilmeen yhtenäistäminen on nähtävä toivottavana, se on toisaalta pitkän aikavälin tavoite eikä varsinaisesti tämän oppaan ensisijainen tarkoitus.

Tämän oppaan tavoitteena on selvittää viitoituksen ideologiaa, laventaa aihepiirin lähestymiskulmaa perinteisestä aina reitistö- ja viitoitussuunnittelun keskinäisen vuorovaikutuksen puolelle, ja sitä kautta tuoda esiin hyviä käytäntöjä ja erilaisten tilanteiden ratkaisumalleja ennen kaikkea maastoreittien viitoituksen suunnitteluun. Tarkoitus ei ole tarjota lukijoille ehdotonta ”it’s my way or the highway” -asetelmaa, mutta – maantieltä tai muualtakaan käsin nähtäviä viitoitusmalleja mitenkään väheksymättä – pyrkimys on ollut luoda opas, joka poistaisi jatkossa tarpeen muiden käytäntöjen soveltamiseen. Oppaan on tilannut ja sen tekemistä on ohjannut Metsähallituksen Luontopalvelujen Kenttäfoorumi. Opas on hyväksytty Luontopalvelujen Luonnon virkistyskäyttöprosessin ohjausryhmässä 28.2.2012.

Missä mennään?

Reittiverkostomme käyttäjien opastamisessa riittää nykypäivänä haastetta. Vielä muutama vuosikymmen sitten suojelualueiden kävijät olivat usein tottuneita ja kokeneita luonnossa liikkujia, jotka eivät välttämättä kaivanneet kovinkaan kummoista viitoitusta – eivät ehkä edes reittejäkään, kun jalassa oli kumisaappaat ja karttalaukussa kulki mukana tietenkin peruskartta. Viitoitus saattoi rakentua ”kaikki tiet vievät Roomaan” -tyyppiselle ajattelulle, ja viittoja oli joskus vain satunnaisesti polkuristeyksissä uskonvahvistukseksi. Sittemmin kuvaan on tullut mukaan uusia näkökohtia, joilla on yhteytensä kävijäkunnan muutokseen sekä tekniikan kehittymiseen. Metsähallituksen suunnittelijoiden sanavarasto onkin lisääntynyt mm. sellaisilla sanoilla kuin esteettömyys, reittivaativuusluokitus, GPS, paikkatieto ja internet. Samalla lastenvaunujen, pyörätuolien, maastopolkupyörien ja sauvojen jäljet ovat tulleet yhä tavanomaisemmiksi poluilla.

Liikkumistapojen sekä käyttäjäryhmien monipuolistuminen, turvallisuusnäkökohtien huomioimistarpeet ja nimettyjen rengasreittien kysyntä ovat lisänneet paineita reittien kaikkia opasteita, ei vain viitoitusta, kohtaan. Joillakin alueilla tämä on jo johtanut siihen, että viitoituksen ja muiden opastusrakennelmien sekä reittimerkintöjen muodostamalta kokonaisuudelta (jatkossa *opastekokonaisuus*) voidaan edellyttää niin paljon erilaisten intressien huomioimista, että vanhoja opastuskäytäntöjä ei voida sellaisenaan ottaa tulevan perustaksi. Tai jos otetaan ja uudet opastuselementit vain lisätään keitokseen mukaan, uhkaa keskivertokävijältä mahdollisesti jäädä olennainen informaatio opastesekamelskasta huomaamatta. Näin ei tietenkään voi olla. Jostakin on pakko keventää.

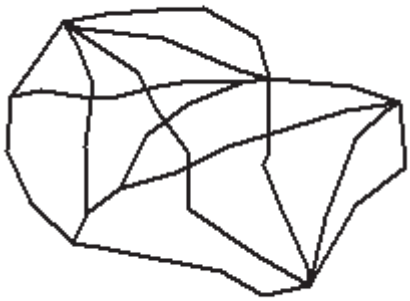
Kuusi prinsiippiä suunnittelijalle

Yksinkertainen reitistö – helpompi kävijöille, helpompi viitoittajalle

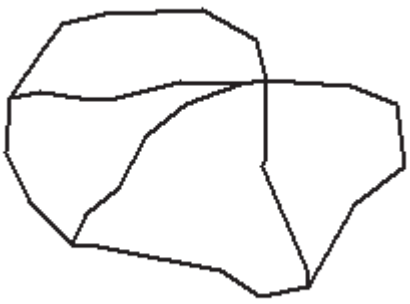
Opastekokonaisuuden suunnittelusta vastaavan henkilön työ on yleensä sitä mielekkäämpää, mitä aikaisemmassa vaiheessa alueen reitistön kehityskaarta hän pääsee vaikuttamaan lopputulokseen. Ideaalitilanteessa suunnittelijan työkenttänä on koskematon alue, jonne ei ole syntynyt tai tehty polkuja. Käytännössä tilanteet ovat kuitenkin sellaisia, että uraverkostoa alueelta jo valmiiksi löytyy. Lisäksi siellä voi olla joitain sellaisia reittejä, joiden säilytystarve on jo hoito- ja käyttösuunnitelmassa tai muuten tunnustettu, ja ne pitää siksi sisällyttää lopulliseen reitistöön. Tavoitteellista on aina muokata koko reitistö todellista kysyntää vastaavaksi (alueen käyttörajoitteet huomioiden). Reitistötarpeita kannattaa peilata niin ikään opastekokonaisuuden näkökulmasta; yksinkertaistamalla mennään oikeaan suuntaan.

TOIMINTASUOSITUKSET:

- tiedosta liikkumavarasi eli selvitä sitoumukset; mitkä reitit on sitouduttu ylläpitämään
- selvitä tarpeet; millaisille reiteille on tarvetta, mistä taas voitaisiin luopua
    - *villisti syntynyt polku* ei tarkoita, että se pitää automaattisesti adoptoida *reitiksi ylläpito- ym. vastuineen* – ja vaikka polku kertoisikin kulkemistarpeesta, sijaitsee se yleensä paikassaan myös siksi, ettei sen syntyminen ole edellyttänyt rakentamista
    - kyseenalaista vanhoja reittikäytäntöjä
    - muista yhteistyötahojen kanssa, että ilman isännän ääntä lopputuloksena on helposti toiveiden tynnyri
- muista viestiä, muista perustella ratkaisuja.



Kuva 1. Malli polku-uraverkostosta, joka alueelle voisi villin käytön myötä syntyä. Tyypillistä ja inhimillistä polkujen syntylogiikalle on, että aina oikaistaan, jos matkaa on yhtään mahdollista lyhentää.



Kuva 2. Kun polku-uraverkostosta karsitaan olematonta lisäarvoa (oikaisemisen kannalta) tuovat polut pois, niin verkosto supistuu ja sen jatkotarkastelu helpottuu, vaikka kulkuedellytyksiin ei ole vielä kajottu.

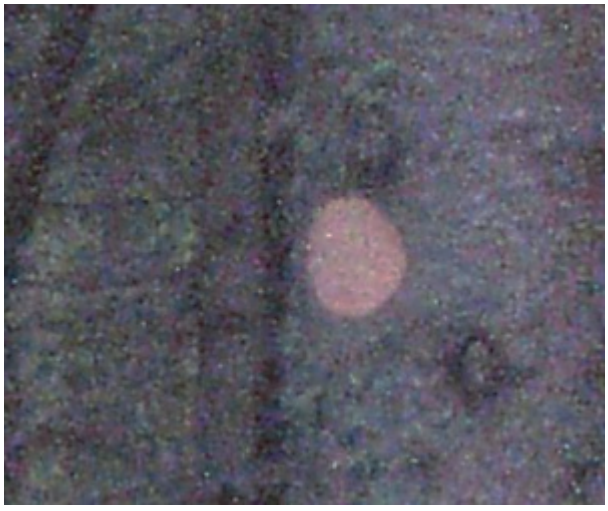
Jokainen eksyminen on turha

Jotkin asiat ovat verrattavissa tuulimyllyjä vastaan taistelemiseen. Kaikkia kävijöitä ei esimerkiksi saa, reittimerkintöjen hyvyydestä riippumatta, pysymään reitistöllä, mikäli alueella on lupa liikkua jokamiehenoikeudella. Eikä reittiverkoston ulkopuolisista poluista ja urista välttämättä päästä koskaan täysin eroon. Toisaalta tahattomiakin eksymisiä reittiverkostolta voi sattua, vaikka se olisi kuinka hyvin merkitty. Silti tai juuri siksi on ensiarvoisen tärkeää merkata reitistö mahdollisimman hyvin eksymisten minimoimiseksi – yhdenkään kävijän turvallisuudentunnetta ei ole vara koetella. Reittiverkoston sisällä (reitiltä toiselle) eksyminen on mahdollista ja harmillista sekin, mutta siinä on silti aste-ero tilanteen uhkaavuuden osalta edelliseen verrattuna. Asiakkaalla itselläänkin saattaa olla peiliin katsomista.

TOIMINTASUOSITUKSET:

- älä kitsastele reittimerkinnöissä; varaa budjettiin riittävästi rahaa reitistön merkintätyöhön
    - reittimerkintöjä olisi mielellään oltava niin tiheässä, että merkinnältä toiselle voi aina nähdä helposti
    - maalitäpläratkaisu on usein paras, budjettiystävällinen ja luontoon sopiva sekä riittävän kestävä ratkaisu – lisäksi reitinvarren puita voidaan hyödyntää merkinnässä niitä vahingoittamatta (elävä mäntykään ei häiriinny, jos kaarnaa tasataan niin, ettei ohenneta sitä nilaan asti)
    - joskus vaihtoehtoja maalimerkinnöille voi joutua hakemaan esimerkiksi (heijastin)muovinauhoista tai metallikilvistä; silloinkaan eläviin puihin naulaaminen/ruuvaaminen ei ole ensisijainen vaihtoehto (lisäksi puiden paksuuskasvu voi tuottaa ongelmia merkintämateriaalille)
    - reitinvarren arvokkaimmat maisematekijät (kuten aihkimännyt) on syytä jättää koskemattomiksi, sillä ne ovat olennainen osa reitistön vetovoimaa
- huomioi vuodenajoista ja vuorokaudenajoista johtuvat vaihtelut merkintöjen näkyvyydessä
    - myös eriasteisesti värisokeiden ihmisten (yleisimpänä ryhmänä puna-vihersokeiden) heikentynyt värien erottelukyky kannattaa ottaa huomioon.

Kuva 3. Evon retkeilyalueen Ilvesvaellus-reitistön merkinnässä käytetty metallikilpi, jossa on reitistölle suunniteltu oma logo. Vaikka jotkin värit eivät yksinään erottuisi maaston eri olosuhteissa ympäri vuoden, voidaan niiden yhdistelmällä saada aikaan toimiva ratkaisu.



Kuva 4. Repoveden kansallispuistossa käytetty reittimerkintätapa. Oranssi maalitäplä erottuu hämäremmissäkin valaistusolosuhteissa (kuten kuvassa) etenkin kuusien ja koivujen rungoilta. Väri on kohtuullisen toimiva myös ympärivuotista käyttöä ajatellen.

Opastekokonaisuus on kaikille, ei vain insinööreille

Reittimerkinnät ovat opastekokonaisuudessa viitoituksen ja muiden opastusrakennelmien looginen ja saumaton jatke, mutta opastekokonaisuuden suunnitteluvaiheessa lähestymisnäkökulma on oikeastaan päinvastainen. On helpompaa aloittaa reittimerkintätavan valinnalla, kun sen jälkeen tietää, mitä kaikkea viitoituksen ja muiden opastusrakennelmien suunnittelussa pitää ottaa huomioon. Jos suunnitteluvaiheen käynnistää toisin, voi opastekokonaisuus muistuttaa lopulta värikoodiviidakkoa tai jotain muuta monimutkaisempaa insinööritaidonnäytettä, jollaisille lienee todellisuudessa vähemmän tilausta. Valtaosa kävijöistä kun odottanee pärjäävänsä reitistöllä maalaisjärjen avulla. Ainakaan karttaa eivät monet heistä osaa aina kaivata matkaansa.

TOIMINTASUOSITUKSET:

- määrittele reittimerkintöjen rooliksi vain, että ne yksinkertaisesti opastavat kävijöitä pysymään reitistöllä, jolloin
    - reitistön kaikki osuudet voidaan merkitä keskenään samalla tavalla, esim. yhdellä tietynvärisellä maalitäplällä tai mahdollisella reitistön omalla logokilvellä tms.
    - vältytään moniväriratkaisulta, jota on hankala saada aukottomasti toimimaan eri olosuhteissa erilaisille käyttäjille ja joka ei välttämättä ole kovin esteettinen, jos reittejä nimikkoväreineen menee jollakin osuudella monta päällekkäin
    - reitistön eri reiteille opastaminen ”ulkoistetaan” viitoille, joita tulee vähintään kaikkiin reittiverkoston risteyskohtiin ja reittien lähtöpisteisiin, sekä opastustaulujen kartoille, joita sijoitetaan ainakin reittien lähtöpisteisiin ja pysäköintialueille
- muista, että ammattilaisen tunnistaa kyvystä yksinkertaistaa.

Parempi valinnanvaran runsaus apteekissa kuin maastoreiteillä

Yksinkertaisestakin reitistöstä tulee helposti monimutkainen, jos suunnittelussa viljellään periaatetta, että sama paikannimi voi päätyä risteyksessä useampaankin eri ilmansuuntaan osoittavaan viittaan. Pedantille suunnittelijalle irrottautuminen tästä tiedon jakamisen ilon perinteestä saattaa tuottaa luopumisen tuskaa. Mutta luonnollista on, että ajat muuttuvat. Yleisesti ottaen palvelua on jo se, että jokin muu – tietenkin arvostettu ja asiantunteva – taho on pureskellut valintaongelman asiakkaan puolesta etukäteen valmiiksi. Asiakkaalle jää tällöin vaivaton rooli valita tarjotuista, toisistaan selvästi erottuvista optimiratkaisuvaihtoehdoista itselleen sopivin. Virkistyskäytön saralla tähän huutoon voidaan vastata *nimetyillä reiteillä*. Niiden lanseeraaminen edellyttää asiakaskunnan ja sen tarpeiden hyvää tuntemusta, minkä hankkimisessa tärkeänä apuna ovat *kävijätutkimukset*. Siltikään kaikkia ei voi miellyttää. Kohderyhmien ulkopuolelle tapaa jäädä sellainen omatoimiseen maastossa liikkumiseen pystyvien kävijöiden joukko, jonka vaativaan kysyntään rajoitetulla määrällä nimettyjä reittejä ja niihin perustuvalla opastekokonaisuudella ei kyetä kunnolla vastaamaan. Ei siihen tosin kyetä millään vanhoillakaan lääkkeillä.

Kuva 5. Valintatilanne kuin pohjoisnavalta, josta pääsee vain yhtäälle, eli etelään. Kuva: Joiku Rauhala.

TOIMINTASUOSITUKSET:

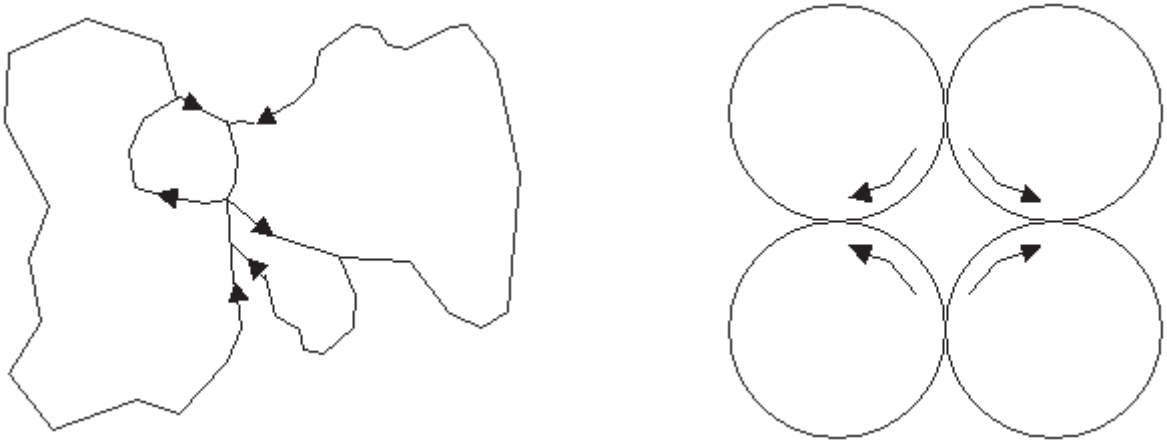
- määrittele reitistön kaikki *opastettavat kiintopisteet* (palvelukohteet, nähtävyydet, mahdolliset muut kävijöitä kiinnostavat kohteet) ja pyri *tuotteistamisajatteluun* nojautuen luomaan eri kävijäryhmille eri tarpeisiin suunnatut optimireittivaihtoehdot, jotka yhdessä kattavat sekä reitistön kaikki osuudet että em. kiintopisteet
    - jos jokin reitistön osuus ei istu kunnolla mihinkään reittiin, se voi olla tarpeeton
    - samalla reitistön osuudella voi kulkea useampi reitti päällekkäin ja samaan paikkaan voidaan päätyä edelleen useampaa reittiä pitkin (etenkin eri kulkutavoin), mutta tätä ei kannata pitää itsetarkoituksena, vaan enemmän seikkana, jota on suunnittelussa vaikea välttää
    - opastamisessa käytetään kolmea viittatyyppiä: reiteille ohjataan *reitinnimiviitoilla*, reittien kiintopisteistä tiedotetaan *etäisyysviitoilla* ja perillä kunkin kiintopisteen kohdalle sijoitetaan aina *paikannimiviitta*
- pyri siihen, että reitti ei haaraudu vaan etenee määrätietoisesti pisteestä A pisteeseen B
    - edestakaisin kuljettavan lyhyehkön piston, esim. reitin sivussa olevalle nähtävyyskohteelle, voi huomioida pelkällä kiintopisteen etäisyysviitalla
- nimeä reitit lyhyesti ja keskenään erottuvasti (raflaavuuskaan ei ole pahitteeksi), samoin määrittele reitistön opastettaville kiintopisteille nimet ja niille kullekin kirjoitusasu, jota jatkossa käytät systemaattisesti – helpotat niin ulkomaisten kuin kotimaistenkin kävijöiden muistitaakkaa ja vältät sekaannuksia.

Hyvästä viitoituksesta olennaisen poimii kolmessa sekunnissa

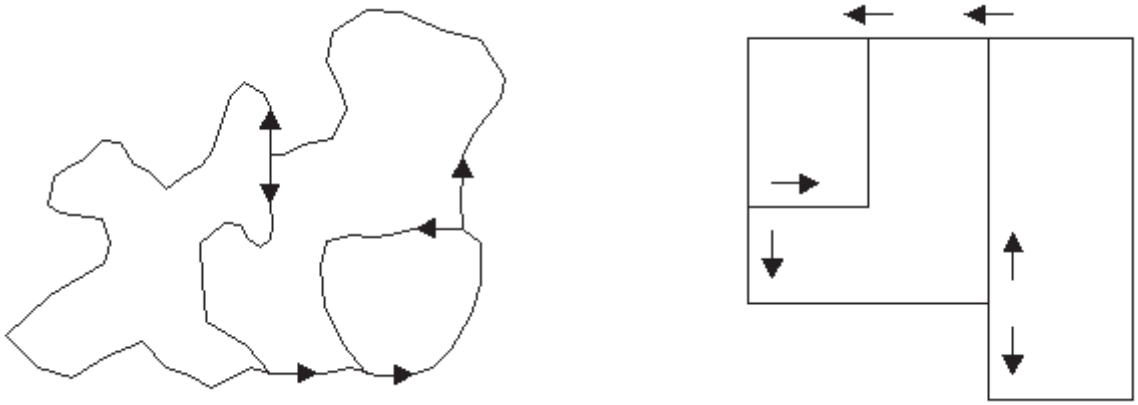
Pelkästään puristamalla reitistön koostumus rajoitettuun määrään nimettyjä reittejä ei saavuteta kaikkia tavoiteltavia hyötyjä. Suunnittelija voi törmätä usein vielä pieneksikin supistetun reittimäärän kanssa yllättäviin raskausongelmiin viitoitusta luodessaan, vaikka reitistö alkaisi näyttää kartalla jo kevyeltä. Viitoituksen raskaus tulee esiin paitsi viittarakennelmien määrässä per reittiristeys, myös viittojen määrässä per viittarakennelma. Lisäksi niin viittojen tietosisällöllä kuin sen esitystavalla on suuri vaikutus kävijälle syntyvään vaikutelmaan. Syy tähän löytyy toisaalta ihmissilmän kyvystä ja toisaalta ihmisen luontaisesta halusta hahmottaa olennaiset seikat ensisilmäyksellä. Ratkaisu kaikkeen tähän löytyy siitä, että rajoitetaan jaettavaa informaatiota entisestään, hallitusti.

TOIMINTASUOSITUKSET:

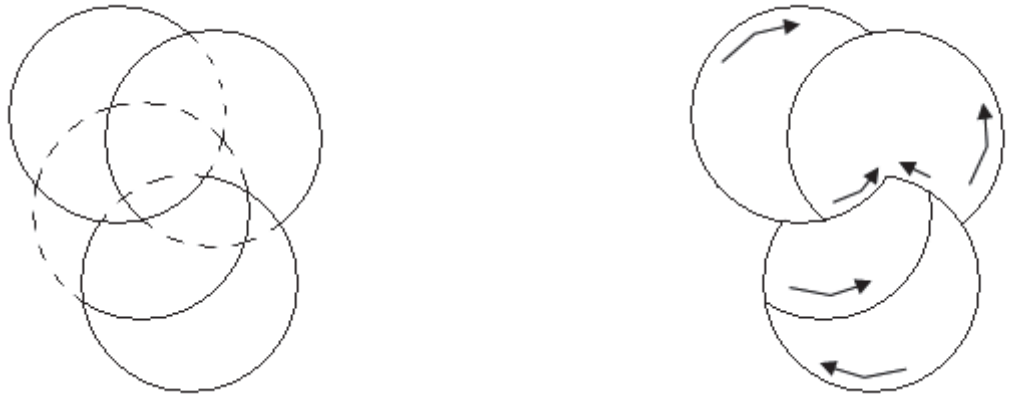
- vältä edestakaisin kuljettavia reittejä, suosi *rengasreittejä* ja määritä kullekin *oma kulkusuuntansa*
    - kulkusuuntien määrittelyssä auttaa, jos ajattelee koko reitistöä kellon koneistona ja rengasreittejä sen erikokoisina rattaina, joilla kaikilla on oma luontainen pyörimissuuntansa toisiinsa nähden (ks. kuvat 6–8, joissa on havainnollistettu kulkusuuntarajoittamisen logiikkaa ja erilaisia käytännön tapauksia)
    - etuna on, että
        → kävijä palaa takaisin lähtöpisteeseensä näkemättä samoja maisemia kahteen kertaan
        → ruuhkan tuntu vilkkailla reiteillä vähenee kävijöiden kulkiessa peräkanaa
        → viitoituksesta saadaan keveämpi ja selkeämpi, kun kaksipuoleisten viittojen ja/tai erillisten viittarakennelmien tarve vähenee reittiristeysten oletettujen lähestymissuuntien vähentyessä
        → reittimerkintöjäkään ei yksisuuntaisilla reiteillä periaatteessa tarvita kuin yhdellä puun, tolpan tms. kyljellä



Kuva 6. Rengasreitit kuin kellon koneiston rattaat. Olennaista ei ole rengasreittien muoto eikä koko, vaan se, että yhden reitin pyörimissuunnan valinta määrittää muiden reittien pyörimissuuntia (kulkusuuntia). Käytännössä tilanteet ovat usein monimutkaisempia kuin tässä esimerkissä on kuvattu.



Kuva 7. Tyypillisesti sellainen tilanne, että yhdestä pisteestä lähdetään yhteen määrättyyn kulkusuuntaan useammalle eri rengasreitille, löytyy monelta hiihtostadionilta. Hiihtoladuilla kulkusuunta on perinteisesti ollut vastapäivään. Sama käytäntö on johdettavissa myös muille rengasreiteille.



Kuva 8. Mikäli reitistö ei ole niin sanotusti yksinapainen, syntyy helposti johonkin kohtaan reitistöä kaksisuuntaisen liikenteen osuus, kuten tässä kuvaparissa on pelkistäen esitetty. Ilmiöstä harvemmin syntyy mitään erityisiä turvallisuusriskejä tms., lähinnä lisätyötä sekä -kustannuksia viitoituksen lisääntyessä, mikä on hyvä tiedostaa.

- mieti vielä reiteille ja kiintopisteille määriteltyjä nimiä uudelta kantilta
    - koska viitoissa on vähän tilaa, niissä kannattaa pyrkiä *yksikielisyyteen*
        - → hyödynnä opastaulujen karttoja – aloita varmistamalla, että viittojen tietosisältö on synkronoitu opastaulujen karttojen informaation kanssa
            - ■ etenkin reittien ja kiintopisteiden nimien kirjoitusasujen on täsmättävä aina(!)
        - → harkitse, onko välttämätöntä kuljettaa *nimistössä* eli reittien ja kiintopisteiden nimissä sanoja (esim. ”luontopolku”, ”keittokatos”), jotka voi kuvata *symbolein* ja jotka eivät ilman symboleja kuitenkaan suomea taitamattomille avaudu
            - ■ jokaiseen nimistön nimeen tulisi muutenkin liittää vähintään yksi (ja korkeintaan 2–3) sitä parhaiten kuvaava symboli
        - → säästä symbolien merkityksen selittäminen tarvittavilla kielillä oikeaan paikkaan, joka löytyy maastosta opastustaulun kartan teemaselitteestä
            - ■ teemaselitteessä on tähän tarkoitukseen eniten tilaa

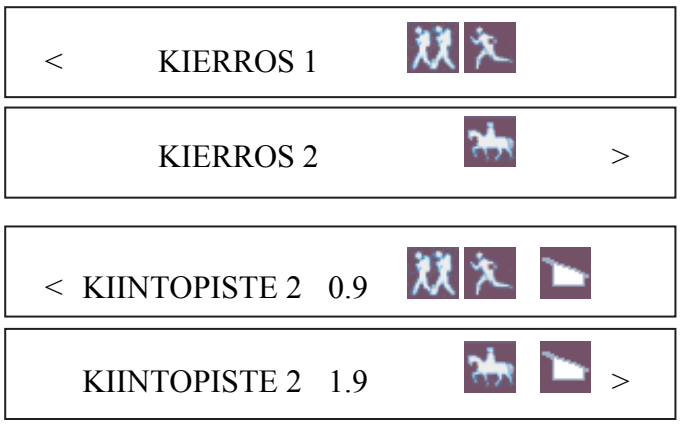
→ harkitse, vietkö reittivaativuusluokittelua ollenkaan reitinnimiviittoihin, vaikka siellä tilaa olisikin, jos tarve kerran on vähentää informaation määrää viitoissa ja toisaalta jos vaarana yhtään on reittivaativuusluokkasymbolien ja reittimerkintöjen sekoittuminen kävijöillä

- reittivaativuusluokitus ja luokitellut reitit esitellään joka tapauksessa opastaulujen kartoilla

- käy läpi järjestelmällisesti reittiverkoston kaikki reittiristeykset ja reittien lähtöpisteet sekä pohdi jokaisen kohdalla
  - mistä suunnista kävijät tulevat
    → oletus: kävijät ovat saapuessaan noudattaneet opasteita
  - minne suuntiin reitit jatkuvat
  - mitkä ovat opastettavat kiintopisteet eri kulkusuunnissa
    → *etäisyysviittojen etappiajattelu*: kävijää kiinnostaa päällimmäisenä aina seuraavaan kiintopisteeseen jatkuva *välietappi* ja taustalla yleensä *kaukoetappi* johonkin merkittävämpään kiintopisteeseen; muut välimatkatiedot tulevat sitten ajallaan toisaalla vastaan
      - merkittävä kiintopiste voi olla esim. rengasreitin taitekohdassa, jonka jälkeen päästään jälleen ”lähemmäksi kotia”
  - mihin suuntiin viittojen on näyttävä
    → *tietojen kohdentaminen*: joskus on suuntia, joihin näkyessään jokin tietty viitta saattaa aiheuttaa tarpeetonta sekaannusta tai olla muuten turha
      - vrt. esimerkiksi hiihtolatu- ja kesäretkeilyreitit
- yritä viittarakennelmien sijoittelun ja viittojen lajittelun/ryhmittelyn avulla tuoda olennainen informaatio kullekin kohderyhmälle paremmin esille
  - viittoja voi lajitella omiin viittarakennelmiinsa (maks. 5 kpl/viittarakennelman sivu) esim. osoitussuunnan ja/tai sen perusteella, onko kyse reitinnimi- vai etäisyysviitasta
    → jos reitinnimi- ja etäisyysviittoja laitetaan samaan viittarakennelmaan, eri viittatyypit kannattaa sijoittaa omiin ryhmiinsä ja ryhmistä ylimmäksi nostaa reitinnimiviitat, lisäksi ryhmät erottavaa rakoa voi korostaa (ks. seuraavan sivun kuvat)
- kaikkien viittojen informaation hahmottamista helpottaa ja nopeuttaa, mikäli tietyntyyppiset viitat ovat keskenään samannäköisiä, mutta kaikki viittatyypit keskenään erinäköisiä (ks. tämän ja seuraavan sivun kuvat)
  - *sarkainajattelu*: kaikkien viittatyyppien tietosisältöä kannattaa ajatella omanlaisena Excel-taulukkona, jossa yksi rivi edustaa yhtä viittaa ja jokainen solu yksittäistä tietoa, jonka paikan sivusuunnassa sarkaimet määräävät
    → viittatyyppien sisälle saadaan yhtenäinen ilme ja niiden välille tarvittavia eroja
    → silmän on mahdollista löytää olennaiset tiedot nopeasti ”tutuilta” paikoilta
    → paikannimiviitat voivat olla kokonaan omanlaisiansa, esim. muotoa:

- Metsähallitus-logot viitan molempiin päihin sijoitettuina antavat talolle lisää sille kuuluvaa näkyvyyttä alueen hoitajana

→ etäisyysviitat ja reitinnimiviitat ovat ulkonäöltään lähempänä toisiaan, koska niissä on enemmän samoja elementtejä



- kummallekin viittatyypille sopivia yhteisiä sarkainkohtia ovat kulkusuuntanuolet sekä kulkutapasymbolit muista symboleista erottava leveämpi rako
- muita sarkainkohtia ovat reitinnimiviitoissa reitin nimen alku ja etäisyysviitoissa kiintopisteen nimen alku sekä etäisyyden desimaalipilkku, joka on perinteisesti puuviitoissa merkitty usein pisteenä jyrsinnän rajoitteiden takia
- koska etäisyysviittojen kiintopisteiden nimien pituudet elävät usein paljon eikä tyhjää tilaa ole syytä jättää viittoihin ylen määrin, ei sarkaimia kannata yrittää asemoida koko viitta-aineistoa ajatellen vaan viittarakennelmakohtaisesti
- etäisyys kiintopisteeseen ilmoitetaan tavallisesti 0,1 km:n tarkkuudella alle 5 km:n matkoilla (tarvittaessa pidemmilläkin, mutta yleensä silti alle 10 km:n matkoilla) ilman yksikköä, joka käy ilmi jo asiayhteydestä tai ainakin opastaulujen kartoilta
- jos reitinnimiviittaan halutaan välttämättä reitin pituus mukaan, pituuden voi laittaa sulkeisiin jatkeeksi reitin nimelle, esim. ”KILPALATU (7,5 KM)”, tai reitin voi nimetä kokonaan uusiksi reitin pituuteen pohjautuen, esim. ”VALOKOLMONEN”, ”KUNTOVITONEN” – hankaluutena näissä on joko riski eri asioita tarkoittavien lukujen merkitysten sekaantumisesta keskenään tai riippuvuussuhde suomen kielen ymmärtämiseen
- jos reittimerkinnöille ei ole sälytetty roolia eri reiteille ohjaamisessa, reittimerkintätapaa ei tarvitse käsitellä viitoituksessa, koska reittimerkinnöissä ei ole silloin vaihtelua, jota pitäisi selittää
- jos alueen reittiristeyksissä on aina yksiselitteistä, millä kulkutavoilla matkan kiintopisteisiin voi taittaa, eikä kulkutapasymboleja etäisyysviitoissa siten tarvita, voi vapautuvaa symbolitilaa käyttää esim. kiintopisteiden palveluvarustuksen laajempaan kuvaamiseen
- mikäli reittiristeyksiä on jossain päin tiheässä ja siellä jonkin risteyksen kautta kulkevat reitit voi yksilöidä pelkkien kulkutapasymbolien perusteella, voi viitoitusta risteyksessä keventää jättämällä etäisyysviitat pois ja *typistää* reitinnimiviitat niin, että niissä ovat vain kulkusuuntanuolet ja kulkutapasymbolit (kävijälle on tällöin oltava reittivaihtoehdot tuttuja aiemmin lähellä nähdyn viitoituksen perusteella)

        - niin sanottuja typistettyjä reitinnimiviittoja voi käyttää lisäksi reittiristeyksissä, joissa reittien kulkutavat ovat toisensa poissulkevia (vrt. esim. pyöräilyreitin ja ratsastusreitin risteäminen)
        - talvi- ja kesäaktiviteetteihin liittyvien viittojen eroja voi korostaa esim. vaihtamalla viitan pohjaväriä ja/tai tekstin väriä, jos talvi- ja kesäajan viitat ovat erillisiä – tai muuttamalla talvisymbolit *negatiivikuviksi* (valkoisemmiksi), jos eri vuodenaikoihin liittyviä symboleja tulee samaan viittaan
- jos reitistössä on paljon erilaisin kulkutavoin kuljettavia reittejä tai reittiristeysten väliset etäisyydet kasvavat suuriksi (yli kahteen kilometriin), selvyyden vuoksi voi olla tarpeen tihentää viitoitusta
    - reittiristeysten välimaastossa voidaan käyttää ”uskonvahvistusviittoja”, jotka voivat olla vain maahan pystytettyjä tolppia, joissa on käytetty pelkkiä kulkutapasymboleja reittimerkintöjen tapaan, tai niin sanottuja typistettyjä reitinnimiviittoja tai myös kunnollisia reitinnimi- ja etäisyysviittoja
- alueen lumiolosuhteet on hyvä huomioida viittarakennelmien pystyttämisessä siten, että alimmat viitat eivät jää normaalitalvena lumikerroksen alle, kinostuviin paikkoihin tai lumenkasauskohtiin
- joitain asioita, kuten mahdollista hiihdon U-käännöskohtaa, on hankala viitoittaa perinteisin puuviitoin
    - ratkaisuna oiva on alumiinilevyyn kiinnitettävä tarratuloste, jonka suunnittelussa eivät päde aivan samat rajoitteet kuin muun viitoituksen osalta
    - perinteiset puuviitat ovat lisäksi tietyillä keleillä huonosti hiihtäjien luettavissa, etenkin alamäkiristeyksessä hiihtäjien silmäyksen kesto on nopeampi kuin reppuretkeilijällä samassa kohdassa kesällä.

Opastauluilla myydään reitistöä, ei tympäännytetä kävijöitä

Opastaulujen osa on siinä mielessä kiitollisempi kuin viitoituksen, että kävijät suhtautuvat opastauluihin lähtökohtaisesti pitkämielisemmin, onhan niissä paljon tärkeää asiaa itse alueesta ja siellä liikkumisesta. Mutta rajansa on silläkin, miten kauan tauluja viitsitään alueelle saapumisen jälkeen toljottaa paikallaan, kun reitistö odottaa kutsuvasti vieressä. Kuten tekstien niin yhtä lailla karttojenkin on syytä olla tiedoiltaan mietittyjä ja tiivistettyjä sekä ulkoasultaan selkeitä ja huoliteltuja. Jos näin ei ole, kasvaa riski sille, että kävijä turhautuu tavaamiseen ja lähtee maastoon kenties vajavaisin tiedoin harhailemaan – tai ääritapauksessa jopa kääntyy kannoillaan lähteäkseen pois, jos ei arvaa lähteä maastoon lähireitillekään ilman mukana kulkevaa karttaa.

TOIMINTASUOSITUKSET:

- panosta karttatyöhön; varmista kaikkien tarvittavien tietojen esiintyminen ja oikeellisuus sekä käytä riittävästi aikaa lopputuloksen hiomiseen ja viimeistelyyn
    - pullonkauloja voi muodostua vielä kartantekovaiheessakin, vaikka ne olisi onnistuttu reitistön merkitsemisessä ja viitoituksessa kokonaan välttämään
        → potentiaalisia ongelmakohtia kartalla ovat sellaiset paikat, joissa menee monta eri reittiä päällekkäin tai lähekkäin
            - karttateknisesti on haastavaa kuvata enemmän kuin kolme päällekkäin kulkevaa reittiä, jos reiteille määriteltyjen erilaisten viivafonttien halutaan erottuvan selvästi joka kohdassa toisistaan
            - joskus esim. erillinen hiihtoreitistö luontopolkujen ym. lähistöllä saattaa aiheuttaa pienimittakaavaisen kartan teossa ongelmia, mikäli nämä eriytetyt reitit kulkevat maastossa vierekkäin lähellä toisi-

aan ja mikäli alueen koko reitistö halutaan kuvata yhdellä ja samalla kartalla – vierekkäisten reittien viivafontit kärsivät ahtaudesta ja kartasta voi tulla muutenkin liian täyden oloinen
        - ratkaisuiksi em. ongelmiin voi kokeilla talvi- ja kesäaktiviteetteihin liittyvien reittien jakamista omille kartoilleen sekä ahtaimpien reittikeskittymien kuvaamista suurimittakaavaisten leikekarttojen avulla (*zoom-leike* joltain osalta karttaa sijoitettavaksi sen reunatilaan tms. tyhjempään kohtaan)
        - ratkaisuna ei saisi milloinkaan olla se, että maastossa päällekkäin kulkevia reittejä aletaan kuvata vierekkäin digitoitavilla viivoilla (eri asia on, jos käytettävä viivafontti mahdollistaa ilmentämisen eri paikassa eli sivussa siitä, minne viiva on digitoitu), sillä kartanteon ajatusmaailma ei saisi irtautua Reiskan[1] reittigeometrioiden muodostamistavasta – seurauksena on tarpeettoman työn kertautuminen jatkovaiheissa
- alueen kaikki reitit esitellään (pituuksineen, kohderyhmineen, kulkusuuntineen, mahdollisine reittivaativuusluokituksineen ja nimineen yms.)
- kaikkien symbolien selitykset kootaan yhteen paikkaan
    → harkiten voi välttää toistoa, jos symboleja on jo liitetty teemaselitteessä joihinkin viivafontteihin ja selitetty ne siinä yhteydessä
        - erityistapauksena lisäksi esim. vaativa pyörätuolireitti -symboli, joka sisältää myös reittivaativuusluokituksen.

Vanhassa vara parempi?

Näillä edellä kuvatuin keinoin monimutkainenkin ura- ja reittiverkosto on mahdollista muokata toimivaksi ja helposti miellettäväksi reitistöksi opastekokonaisuuksineen. Mutta kehitys kehittyy koko ajan ja aina tulee lisää erilaisia seikkoja huomioonotettavaksi niin maastossa kuin muissakin yhteyksissä. Oma lukunsa on internetin rooli, joka on kasvanut koko ajan. Aiemmin internet oli lähinnä reittien ennakkotiedon jakokanava. Mobiiliteknologian harppaukset ja GPS-paikannuksen arkipäiväistyminen ovat kuitenkin alkaneet tuoda internetin ja paikkatiedon reaaliajassa metsään entistä useammin niin Metsähallituksen reittisuunnittelijoiden kuin reittien käyttäjienkin iloksi ja avuksi. Visioissa väikkyneet virtuaaliluontopolkutaulut ja metsäreittinavigaattorit puheohjauksineen ovatkin yhtäkkiä tätä päivää. Tästä huolimatta nykyteknologiasta ei ole silti huolella suunniteltujen maaston opastusrakennelmien ja reittimerkintöjen korvaajaksi – ainakaan vielä.

[1] Metsähallituksen hallinnassa olevien rakennusten, rakennelmien ja reittien hallintaan kehitetty paikkatietosovellus.